

Número 42 - Octubre de 2011

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

El Gobierno privatiza Aena por interés turístico

- Blanco se justifica ante el Congreso
- Seis candidatos a gestionar Barajas y otros seis para El Prat
- Los futuros concesionarios tendrán que subir tarifas PÁG. 6 -11



Boeing entregó a ANA el primer 787 Dreamliner con tres años de retraso

PÁG. 12



Conflictos humanos. Catástrofes naturales. Fronteras inestables. Cualquiera que sea la causa, durante los próximos cinco años 375 millones de personas necesitarán ayuda urgente.* Para ellos, Airbus Military significa una respuesta más rápida y eficaz por parte de los dirigentes militares y políticos. **POR QUÉ LA VERSATILIDAD DE AIRBUS MILITARY ES UNA ESPERANZA PARA 375 MILLONES DE PERSONAS EN TODO EL MUNDO.** Con el Airbus A400M, un avión de transporte avanzado que puede llevar 37 toneladas de equipos a 3.200 kilómetros de distancia y aterrizar en una pista no preparada. O el A330 MRTT, sumamente efectivo como avión de repostaje en vuelo, el transporte de personal o equipos de auxilio y para evacuaciones médicas. O el C295 y el CN235, aviones versátiles óptimos para misiones de transporte medio y de vigilancia. Para descubrir lo que Airbus Military representa en un mundo incierto visite airbusmilitary.com

AIRBUS MILITARY

*Número de personas en todo el mundo afectadas por crisis suscitadas por fenómenos climáticos hasta el año 2015, según previsiones de Oxfam.org.uk

Editorial

El cambio de modelo

Las primeras torres de control aéreo ya han sido adjudicadas y el capital privado de las sociedades filiales de gestión de los dos principales aeropuertos ya pasa del límite del 30% hasta casi el 91%

EL pasado 15 de septiembre el ministro de Fomento, José Blanco, defendió ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados su reforma del modelo aeronáutico español, basándose fundamentalmente en "la relevancia de nuestra industria turística" y en los cambios operados en el entorno económico del sector. De la importancia de nuestra industria turística ya teníamos conciencia hace muchos años. Pero basta dar un repaso a la hemeroteca para sospechar que los cambios del entorno económico del sector han tenido que ser muchos e importantes, habida cuenta de la evolución vertiginosa operada en el proceso de adopción del modelo aeronáutico llevado a cabo por el Gobierno socialista. No hace falta remontarse a los tiempos de Magdalena Álvarez y a su modelo aprobado en Consejo de Ministros en agosto de 2008 para el que pidió consenso a la oposición, casi un "acuerdo de Estado". En él se daba entrada en la gestión aeroportuaria al capital privado hasta alcanzar un porcentaje máximo del 30%, aunque se especificó claramente que no era "la obtención de dinero" el objetivo básico de los cambios introducidos, sino la eficiencia y productividad de la gestión. El control aéreo quedaba en manos del Estado.

Cuando cogió el testigo en el Ministerio, José Blanco presentó el 12 de enero de 2010 al Congreso de los Diputados su modelo de gestión aeroportuaria con el objetivo de "tener aeropuertos competitivos y eficientes". Para ello se separaban los aeropuertos de la navegación aérea y se introducía una profunda transformación de la gestión de cada una de estas actividades, rebajando sustancialmente los sueldos de los controladores y dando entrada en la administración aeroportuaria a la iniciativa privada hasta un límite del 30%. El control aéreo siempre quedaría en manos de Aena y se contemplaba la creación de sociedades filiales que permitieran la gestión de los aeropuertos de alto volumen de tráfico y especial complejidad. "El Consejo de Administración de estas sociedades contará con una mayoría de representación estatal y en él tendrán cabida la representación de las CCAA, los ayuntamientos y las Cámaras de Comercio. Es voluntad de este Gobierno que esta participación sea realmente efectiva, por lo que se exigirán mayorías cualificadas para la adopción de acuerdos estratégicos". Según dijo entonces el ministro, "el principal cometido de este nuevo modelo de gestión no es otro que potenciar eficiencia y rentabilidad".

Hoy, evidentemente, las circunstancias deben haber cambiado mucho en el entorno de Aena que dice ser "el primer operador aeroportuario del mundo y el cuarto proveedor de servicios de navegación aérea en Europa". Las primeras torres de control aéreo ya han sido adjudicadas y el capital privado de las sociedades filiales de gestión de los dos principales aeropuertos ya pasa del límite del 30% hasta casi el 91% y, en consecuencia, sus consejos de administración no contarán con mayoría de representación estatal ni en los mismos tendrá cabida la representación de las CC AA, los ayuntamientos y las Cámaras de Comercio. Y este cambio se ha producido aceleradamente en medio de un proceso electoral en marcha. ¿Será ello debido al interés turístico y a los cambios operados en el sector o más bien a las presiones externas que apremian a la reducción del déficit público?

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Directora**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Redacción**: María Gil. **Colaboradores**: José Antonio Barreda, Ana de Miguel, Fermín de Castro, Antonio Cifuentes, Natalia Regatero. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ✆ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ✆ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10. e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com **Depósito legal:** M-5279-2008.
Edición on-line: www.actualidadaeroespacial.com

CON NOMBRE PROPIO

Nuevo organigrama en Navegación Aérea

La Dirección de Navegación Aérea ha llevado a cabo una reestructuración de su organigrama para reforzarla ante los retos que supone el Cielo Único. La profunda reforma iniciada en 2010 va a permitir a Aena situar la tarifa de ruta por debajo de la media de los 5 grandes proveedores europeos de servicios de tránsito aéreo en 2012.

Se crea la Dirección de Servicios de Navegación Aérea, que ocupará Enrique González, hasta ahora director adjunto de Navegación Aérea, cargo que desaparece. González, ingeniero de telecomunicaciones, ha sido director de Servicios Técnicos en Senasa y jefe de división de Comunicaciones en Navegación Aérea y de Ingeniería Logística. De esta nueva dirección dependerán las cinco direcciones regionales y la Dirección de Operaciones y la de Explotación. Ignacio Begué es el nuevo director de Operaciones de Navegación Aérea. Anteriormente ha sido director de la Región Este y en su última etapa, de la Región Centro-Norte, siendo el responsable de la gestión de los Centros de Control Aéreo de Barcelona y Madrid respectivamente. Además, posee una amplia experiencia en el campo operativo como controlador aéreo, jefe de instrucción y profesor de nuevos controladores.

Los cambios alcanzan también a las direcciones regionales Centro-Norte y Canarias. La primera será ocupada por Ignacio González y la segunda por Ramón Pérez. Ignacio González se incorporó a Aena Internacional como director de la Unidad Galileo. En 2010 asume la Dirección de Servicios de Aena Internacional, integrándose desde entonces en el equipo de la Dirección Adjunta de Navegación Aérea. Ramón Pérez es controlador aéreo. Dentro de su carrera profesional ha ocupado los puestos de instructor, supervisor o jefe de supervisión así como distintos puestos de gestión en el centro de Control de Canarias, el más reciente, como jefe de la División regional de Navegación Aérea.



Premios Tiépolo 2011

El presidente de la compañía aérea Iberia, Antonio Vázquez, y el presidente de la empresa italiana de restauración y operación de tiendas de aeropuertos Autogrill, Gilberto Benetton, han sido distinguidos con el Premio Tiépolo 2011.

El Jurado, compuesto por periodistas de los principales medios de comunicación españoles y por corresponsales italianos en España, ha querido reconocer la trayectoria de ambas compañías en el último año, que contribuyen decisivamente a difundir en el mundo la imagen, respectivamente, de España y de Italia y que, además, son ejemplo de trabajo y dinamismo para contrarrestar los efectos negativos que las dificultades de la coyuntura económica actual tienen sobre sus respectivos negocios.

Más de 1,3 millones de pasajeros frecuentan cada año las rutas de Iberia que enlazan España e Italia, mercado con el que opera



Antonio Vázquez.

Gilberto Benetton.



desde 1946 y que en la actualidad constituye el mercado europeo más importante para la compañía aérea de bandera española, que en noviembre del año pasado aprobó su fusión con su homóloga británica, British Airways. Antonio Vázquez sumó así a su cargo en Iberia el de presidente del holding resultante de la fusión, IAG.

Por su parte, Autogrill es el mayor operador del mundo en el sector de servicios de restauración y retail para viajeros. Bajo la presidencia de Gilberto Benetton, la compañía ha realizado en pocos años un proceso de expansión en el mercado exterior y de diversificación de sus actividades.

Además de este premio Tiépolo, Antonio Vázquez ha sido nombrado miembro del Comité ejecutivo del TransAtlantic Business Dialogue. El TABD es el foro oficial de debate entre las empresas con presencia transatlántica, representantes del gobierno estadounidense y comisarios de la Unión Europea.

Este foro, que cuenta con la participación de presidentes y consejeros delegados de las principales compañías norteamericanas y europeas, trata cuestiones relati-

CON NOMBRE PROPIO

vas a los intercambios comerciales transatlánticos y plantea recomendaciones a los gobiernos de EEUU y de la UE en este ámbito.

Vázquez es el segundo español en formar parte del comité ejecutivo de TABD, junto con Francisco González, presidente del BBVA.

Juicio por la venta de Aerolíneas

La Audiencia Nacional juzgará a los anteriores dueños de Aerolíneas Argentinas, Gerardo Díaz Ferrán y Gonzalo Pascual por un delito de defraudación a la Hacienda Pública por un total de 99 millones de euros, correspondientes al impuesto de sociedades en los años 2001 y 2002, según decidió el juez Eloy Velasco. El ex residente de la CEOE y sus socios en Air Comet tendrán que hacer frente a un delito fiscal por la causa abierta en la Audiencia Nacional por la compra de Aerolíneas Argentinas en el 2001.

A juicio del magistrado Velasco, los acusados cometieron un fraude en la adquisición a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) de la compañía aérea Aerolíneas Argentinas. Sin embargo, descarta por falta de pruebas las imputaciones de malversación de caudales públicos, falsificación de cuentas y estafa procesal.

La Audiencia Nacional acusa a los antiguos propietarios de Air Comet de defraudar 99 millones de euros a la Hacienda Pública, correspondientes al impuesto de sociedades de la aerolínea correspondiente al ejercicio 2001-2002, dentro de la investigación abierta por la compra de Aerolíneas Argentinas. Este delito conlleva penas de hasta cinco años de cárcel cuando el importe defraudado supera los 120.000 euros. Sin embargo, para que se les condene a prisión debería darse un delito continuado, algo que no ocurre en este caso.

El juez Velasco también rechaza la existencia de una maquinación entre la SEPI y Air Comet para defraudar al Estado.



Gerardo Díaz Ferrán

Ingenieros para AESA

Por una Resolución de la Secretaría de Estado para la Función Pública publicada en el BOE se nombran funcionarios de carrera, por el sistema general de acceso libre, del Cuerpo de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos a los 10 aspirantes aprobados. Todos ellos tendrán como destino la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

Los nuevos funcionarios deberán prestar acto de acatamiento de la Constitución y tomar posesión de sus destinos.

De ellos, dos son destinados a Palma de Mallorca, concretamente, a la Oficina de Seguridad en Vuelo número siete. Otro, a la Oficina de Seguridad en Vuelo número tres, en Valencia, y otro a la Oficina de Seguridad en Vuelo número cuatro, en Sabadell (Barcelona).

Los seis restantes tendrán como destino Madrid; tres en la Dirección de Seguridad de Aeronaves y los otros tres a la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario.

La ministra Carme Chacón impone la corbata a la bandera del Cuartel General del Ejército del Aire.



Corbata al Mérito Civil al Ejército del Aire

La ministra de Defensa, Carme Chacón, impuso la corbata de la Orden del Mérito Civil a la bandera de la Agrupación del Cuartel General del Ejército del Aire, por la gestión al frente del control del espacio aéreo español el pasado mes de diciembre, durante el Estado de Alarma decretado por el Gobierno tras el plante masivo de controladores.

La corbata de la Orden del Mérito Civil fue concedida por la ministra de Asuntos Exteriores y Cooperación, Trinidad Jiménez, el 31 de enero de 2011, por su actuación durante la crisis del tráfico aéreo civil provocada por el abandono masivo de los controladores de sus puestos.

En un acto celebrado en el Cuartel General del Ejército del Aire, la ministra de Defensa ha destacado que con esta condecoración se reconoce “la dedicación de nuestros militares para devolver la normalidad a nuestros cielos”.

Ante el Congreso

Blanco justifica la privatización de Aena

Los motivos: el interés turístico y los cambios en el sector

EL ministro de Fomento, José Blanco, defendió el pasado 15 de septiembre ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados su reforma del modelo aeroportuario, basándose fundamentalmente en "la relevancia de nuestra industria turística" y en los cambios operados en el entorno económico del sector.

"Comparezco a petición del Grupo Popular para dar cuenta de los últimos avances en la reforma del modelo aeroportuario que estamos llevando a cabo", comenzó su intervención el ministro para justificar primero las reformas introducidas en Navegación Aérea y después en el modelo aeroportuario.

"Las reformas introducidas en Navegación Aérea nos han posibilitado: en 2010, congelar todas las tasas (aeroportuarias y de navegación); en 2011, congelar la tarifa de aproximación y reducir la de Ruta un 7,8%; y en 2012 rebajaremos de nuevo las tasas de ruta otro 7,2%, hasta alcanzar un total del 15%".

"Hemos ahorrado 125 millones de euros en costes para las compañías aéreas. España ha pasado de ser el país de Europa con las tarifas de ruta más caras a tener unas tarifas más competitivas que Italia, Reino Unido, Alemania, Bélgica, Suecia o Suiza", dijo José Blanco.

No menos triunfalista estuvo respecto a la puntualidad, a pesar de las indicaciones de Eurocontrol: "Tanto la puntualidad de las compañías aéreas, como la de operaciones de navegación aérea han mejorado, pese al aumento del tráfico aéreo", dijo Blanco y añadió: "La puntualidad de las compañías aéreas ha mejorado 6 puntos porcentuales en el conjunto de los aeropuertos de la red (de 64,2% a 70,2%). En el ámbito de la Navegación Aérea, la puntualidad ha mejorado muy significativamente: Madrid-Barajas aumenta 9,9 puntos porcentuales (de 79,8% a 89,7%) y Barcelona-El Prat sube 6,4 puntos porcentuales (de 83,3% a 89,7%)".

"Estos resultados -concluyó el ministro- también nos han permitido adelantar la entrada en beneficios de Aena en 4 años. Así, la entidad alcanzará beneficios ya el próximo año, en 2012, cuando la previsión era que lo hiciera en 2016".

Luego pasó a justificar el nuevo modelo privatizador de Aena, tan criticado desde sectores políticos como empresariales y expertos aeronáuticos. "Considero conveniente enumerar en primer lugar los motivos que nos han llevado a hacer esta reforma: Primero; por la relevancia de nuestra industria turística, que representa el 10% del PIB. Segundo; porque el entorno económico del sector ha cambiado mucho desde que se configuró el anterior modelo en 1991, año de la creación de Aena. En este tiempo se ha completado prácticamente el proceso liberalizador en el sector de las compañías aéreas".



El ministro de Fomento, José Blanco, ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados.

"Por tanto, nuestra realidad económica, en la que nuestros aeropuertos son una pieza vital, los cambios que han operado en el sec-

tor turístico y en el sector aéreo y las reglas de juego con las que nos estamos dotando en Europa, hacían imprescindible llevar a cabo una reforma del modelo aeroportuario en los términos en los que lo estamos llevando a cabo", añadió Blanco.

"Esta reforma no se hace ni despacio, ni deprisa", dijo, respondiendo a cuantos han criticado la urgencia en el proceso privatizador de Aena. "Se hace en el momento y con el ritmo oportuno porque contamos ya con unas infraestructuras de primer nivel que debemos rentabilizar al máximo; los países más avanzados ya lo han hecho. Y es una reforma básica en estos momentos en que el sector turístico y el tráfico de mercancías se recuperan con fuerza".

"Las reformas introducidas en Navegación Aérea nos han posibilitado, en 2010, congelar todas las tasas (aeroportuarias y de navegación)"

"Por tanto, lo hacemos en el momento oportuno, para sacar el máximo rendimiento. Una reforma que estamos haciendo con diálogo con los agentes del sector, con los representantes de los trabajadores, los partidos, las CCAA, singularmente con aquéllas en las que se va a hacer la concesión aeroportuaria, la Comunidad de Madrid y Cataluña. Una reforma realizada con absoluta transparencia y rigor. Y creemos que el modelo elegido, es el más equilibrado y acorde con los intereses del país", agregó Blanco.

"Un modelo que aumenta la competencia entre nuestros principales aeropuertos, que introduce elementos liberalizadores, que asegura el mantenimiento de la red, que mantiene el carácter público de Aena y que da más participación a los territorios para que puedan colaborar en la gestión de sus aeropuertos. Un modelo que introduce la participación privada en la gestión de Barajas y El Prat y en el capital de Aena Aeropuertos. Una participación para la que se ha fijado un proceso flexible y transparente que maximice en cualquier circunstancia el interés público", concluyó el ministro de Fomento en su comparecencia.

Seis candidatos a gestionar Barajas y otros seis para El Prat

Seis candidaturas han mostrado su interés por participar en la licitación del 90,05% del capital de la sociedad concesionaria del aeropuerto de Madrid-Barajas y otras seis para Barcelona-El Prat. Los candidatos, agrupados en siete consorcios empresariales, acreditaron su aptitud técnica y económico-financiera requerida para participar en el concurso: tener una experiencia previa en gestión de aeropuertos y contar con, al menos, un integrante con experiencia en gestión aeroportuaria que cuente con una participación de al menos un 20% en el consorcio.

La experiencia en gestión requerida supone gestionar aeropuertos o terminales de aeropuertos, o tener una participación accionarial superior al 25% en gestores aeroportuarios o en gestores de terminales aeroportuarias, con un tráfico total superior a 25 millones de pasajeros con datos de 2010. Por lo que se refiere a la aptitud económico-financiera, las empresas interesadas deben acreditar en la documentación presentada unos activos totales en balance por importe igual o superior a 3.000 millones de euros.

Para la licitación del 90,05% del capital del aeropuerto de Madrid-Barajas han presentado la documentación requerida las siguientes empresas:

- Ferrovial Aeropuertos, CPP Investment Board European Holdings, IFM Luxembourg e Infinity Investments S.A.
- GMR Infraestructure Limited
- Changi Airports International, FCC Construcción y Siemens Project Ventures
- Aéroports de Paris, Gip Ilex y Az-Argos
- Fraport Ag Frankfurt Airport Services Worldwide, Global Oresme S.L.U., Global Lubbock S.L.U. y Global Buridan S.L.U.
- Grupo San José, Cedicor S.A. y Global Miróbriga

Para la licitación del 90,05% del capital de la sociedad concesionaria del aeropuerto de Barcelona-El Prat, han presentado la documentación las siguientes empresas:

- Ferrovial Aeropuertos, CPP Investment Board European Holdings, IFM Luxembourg e Infinity Investments S.A.
- GMR Infraestructure Limited
- Changi Airports International, FCC Construcción y Siemens Project Ventures
- Aéroports de Paris, Gip Ilex y Az-Argos
- Fraport Ag Frankfurt Airport Services Worldwide, Global Oresme S.L.U., Global Lubbock S.L.U. y Global Buridan S.L.U.
- Abertis Airports S.A., Borealis e Ibervías

Fomento y Aena Aeropuertos valoran el gran número de candidaturas presentadas, ya que es una muestra del interés empresarial nacional e internacional por gestionar los dos principales aeropuertos españoles.

Los candidatos disponen de un plazo hasta el 31 de octubre para presentar sus ofertas tanto técnicas como económicas.

Para prepararlas tienen acceso a la información necesaria para realizar un proceso de 'due dilligence', que se apoyará con el "dataroom", que incluye toda la documentación operativa, técnica, legal y financiera que permita a los licitadores conocer la situación de la empresa.

Según expertos aeronáuticos

Los futuros concesionarios de Barajas y El Prat tendrán que subir las tarifas

LOS concesionarios que se hagan con los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat no tendrán más remedio que incrementar las tarifas a las compañías, lo que repercutirá, en consecuencia, en el precio de los billetes de los pasajeros, concluyen unánimemente diversos expertos consultados por este diario.

Según la normativa reguladora del proceso de licitación por el 90,05% de las sociedades concesionarias de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, los adjudicatarios definitivos de estas concesionarias deberán hacer un pago inicial y un canon anual a Aena Aeropuertos.

La cuantía de salida del pago inicial del aeropuerto de Madrid-Barajas será como mínimo de 3.700 millones de euros y la de Barcelona-El Prat, de 1.600 millones de euros. Cantidades que podrán ser mejoradas por los licitadores. El canon anual equivaldrá al 20% de la facturación del aeropuerto, con una cantidad mínima garantizada. En 2012, primer año de la gestión del concesionario, el canon anual de Madrid-Barajas será de 150 millones de euros y el de Barcelona-El Prat, de 80 millones de euros.

Los ingresos provendrán de actividades con tarifas reguladas en el marco de la normativa comunitaria (aterrizaje, pasajeros, seguridad, etc.) y otras actividades con precios libres (comerciales e inmobiliarias).



Vista aérea del aeropuerto de El Prat.

Ambos contratos durarán 20 años, a partir de la entrada del concesionario, prorrogables por otros 5 años más. El concesionario se subrogará en la posición de empleador con respecto a los trabajadores de la plantilla adscrita al aeropuerto y deberá respetar los acuerdos laborales de Aena Aeropuertos con los sindicatos, concretamente, el I Convenio Colectivo de Aena firmado el pasado 14 de julio, que tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2018.

Aena registró el pasado año un total de 192.792.606 de pasajeros y 659.000 toneladas de carga en los aeropuertos nacionales. Del total de pasajeros, 49.866.113 correspondieron al aeropuerto de Barajas y 29.209.536 a El Prat. Del total de carga, 374.517,6 toneladas pasaron por Madrid y 106.124,2 a Barcelona. De todas esas de operaciones, Aena obtuvo un total de unos 3.000 millones de euros, siendo los ingresos propios de navegación aérea unos 1.100 millones de euros y 596 millones los ingresos comerciales.

Con todas estas premisas y su experiencia de muchos años en gestión aeroportuaria y su conocimiento de Aena, los técnicos aeronáuticos consultados por este diario concluyen que será necesaria subir las tarifas aeroportuarias. "Las condi-

Pasa a la página siguiente

Viene de la página anterior

ciones en que se plantean las concesiones son tales que sugieren muchas dudas sobre el proceso iniciado. Desde el punto de vista económico, se exigen unas condiciones muy difíciles de cumplir", aseguran.

Según ellos, "hay que tener en cuenta que Barajas y El Prat representan el 41% del tráfico total de pasajeros y de carga de la red en España y el 50% de los ingresos de los aeropuertos". Refiriéndose a Barajas, "los 50 millones de pasajeros suponen unos ingresos anuales de unos 600 millones de euros y soportan unos gastos estimados de unos 300 millones de euros con lo que queda un margen de otros 300 millones anuales antes de amortizaciones. Con esos 300 millones de euros hay que pagar los créditos con sus intereses más el canon y las inversiones, con lo que las cuentas no salen".

"El concesionario ha de aportar inicialmente -es decir, en los próximos meses- 3.800 millones de euros -requisito de la concesión-, que en 20 años de duración de la misma suponen 190 millones anuales, a los que habría que añadir los correspondientes costes financieros. Además, ha de abonar un canon anual de 120 millones de euros anuales y hacer frente a un Plan de Inversiones ya preestablecido por Aena y valorado en 200 millones de euros para los primeros tres años. Similares cálculos habría que hacer respecto al aeropuerto de Barcelona", concluyen.

Además, añaden los expertos, "la concesión nace de partida con importantes y



Interior del aeropuerto de Barajas.

No salen las cuentas

Ni a las empresas interesadas en la gestión de los dos principales aeropuertos españoles ni a las consultoras implicadas en el proceso ni a los expertos aeronáuticos les salen las cuentas de la privatización de Barajas y El Prat.

"Los concesionarios de los aeropuertos de Madrid y Barcelona tendrán que incrementar las tarifas de forma importante y mejorar los ingresos comerciales, lo que resulta difícil, dado que ya se cobran cánones superiores al 20% de las ventas", asegura unánime el grupo de expertos consultados por este diario.

Todo son sorpresas. Lo primero que choca es que el Ministerio de Fomento, tal como publicó el pasado día 6 de septiembre el diario "El País" haya anunciado que "los dos aeropuertos se adjudicarán a consorcios distintos para que exista la posibilidad de competencia", cláusula de exclusión que, al parecer, no se incluía en las bases previas de la licitación, al menos, tal como figuraba en los acuerdos emanados del Consejo de Ministros. Tal vez por eso sorprendiera la presencia de algunos de los nominados en el "casting" de solvencia para la ulterior presentación de ofertas por los aeropuertos.

Pero aún resultan más extraña, a juicio de los propios técnicos con muchos años en la gestión aeroportuaria, las urgencia por resolver un tema de tanta trascendencia cuando Aena se toma plazos medios de seis meses para resolver cualquier mínimo concurso y éste que es el más importante se pretende despachar en menos de dos.

La apreciación concluyente de los expertos aeronáuticos consultados por este diario y a los que no les salen las cuentas coincide con la de no pocas operadoras aeroportuarias que, según publicó la pasada semana el diario económico "Cinco Días" "llevaban semanas presionando a Aena para que rebajara sus pretensiones recaudatorias". Lo que sin duda llevó al mismo diario a comenzar su crónica del pasado día 6 sobre la presentación de candidaturas con esta declaración de sorpresa: "Fomento y su operadora aeroportuaria Aena se quitaron ayer un peso de encima. El proceso de concesión de Barajas y El Prat, los dos mayores aeropuertos del país, ha concitado el interés de siete consorcios, con notable presencia internacional, pese al momento



Interior del aeropuerto de El Prat.

gravosas hipotecas, como es el caso del I Convenio Colectivo de Aena firmado el pasado 14 de julio, que compromete a la empresa adjudicataria ¡durante siete años!, hasta el 31 de diciembre de 2018”.

“Con estas condiciones y estos números -concluyen los técnicos consultados- la concesión no parece viable. Habría que incrementar las tarifas de forma importante y mejorar los ingresos comerciales, lo que resultaría difícil, dado que ya se cobran cánones superiores al 20% de las ventas”.

Y una vez finalizado el proceso de privatización de los dos aeropuertos principales, añaden los expertos, “Aena Aeropuertos, que gestionaría el resto de 45 aeropuertos y 2 helipuertos se quedaría con unos ingresos en torno a los 1.000 millones de euros, pero con unos gastos estimados de 800 millones de euros y una deuda de 6.500 millones con lo que tendría pérdidas continuas y la imposibilidad de atender a las necesidades de la red”.

“Los ingresos que se obtengan de la privatización de Barajas y El Prat quedarán en Aena para disminuir la deuda de 12.000 millones de euros que acumula o irán a las arcas del Estado en cuyo caso el problema para los aeropuertos que queden en Aena será aún peor”.

“No se entienden, por tanto -concluyen los técnicos-, las prisas por resolver un tema tan trascendental, máxime cuando Aena se toma plazos medios de seis meses para resolver cualquier concurso, y éste, que es el más importante, se pretende despachar en menos de dos”.

de escasa liquidez en el mercado y a la abundante oferta de infraestructuras en concesión en todo el planeta”.

Este mismo diario ha podido recoger testimonios autorizados dentro de Aena que aseguran recibir las quejas de distintas empresas interesadas en esta licitación y algunas consultoras que estiman extralimitadas, según sus cálculos, las condiciones de los concursos. Y es que, a pesar de la muy eufórica valoración del Ministerio de Fomento por “el elevado número de candidaturas que han mostrado su interés por participar en la licitación”, a pesar de su apreciación de que “la presentación de empresas españolas e internacionales es un buen indicador del atractivo que tienen los dos principales aeropuertos españoles” y su exhibición como prueba de “la idoneidad del proceso puesto en marcha y la valoración que hace el sector empresarial del nuevo modelo de gestión aeroportuaria”, las cosas no resultan fáciles.

Según fuentes del sector, incluidas algunas de las empresas participantes, ha costado recabar la colaboración y la comparecencia de las mismas, aun conscientes de que la presentación de credenciales de solvencia técnica y económica no comprometía absolutamente a nada y solo servía para arropar a las dos eventuales adjudicatarias finales que con toda seguridad no firmarán los contratos definitivos con el actual Gobierno, sino con el que le suceda.

Esta última apreciación implica una dificultad añadida, ya que no podrá recurrirse al principio de compensación -no infrecuente, al parecer, en las adjudicaciones de infraestructuras-: compensar con otros contratos de importantes retornos a aquellas empresas a las que se les exige uno muy ajustado o con previsibles pérdidas. Y todo porque el calendario electoral hace más que presumible que el actual Gobierno no tendrá margen ni oportunidad de convocar otros concursos de la importancia de éstos, según manifiestan los expertos.

En consecuencia, las adjudicatarias finales de Barajas y El Prat, a decir de los técnicos aeronáuticos consultados, no tendrán otra salida que aumentar a las compañías aéreas las tarifas con la correspondiente repercusión en los billetes de los pasajeros. Con los requisitos impuestos, el negocio de la gestión de los dos principales aeropuertos españoles “es ruinoso a corto, medio y largo plazo”. Y, además, concluyen, “nace de partida con importantes y gravosas hipotecas, como es el caso del I Convenio Colectivo de Aena firmado el pasado 14 de julio, que les compromete ¡durante siete años!, hasta el 31 de diciembre de 2018”.

Boeing entregó a ANA el primer 787 Dreamliner con tres años de retraso

CON tres años de retraso sobre el calendario previsto, la constructora aeronáutica norteamericana Boeing entregó en Everett el primer 787 Dreamliner a la compañía japonesa All Nippon Airways (ANA). Antes de la firma de la entrega se llevaron a cabo vuelos, inspecciones y la correspondiente transferencia de fondos.

“Ahora que el avión está listo para ser entregado, el equipo puede celebrarlo”, dijo Scott Fancher, vicepresidente y director general del programa. “Estamos deseando honrar a nuestro cliente de lanzamiento ANA antes de que el avión parta para Japón”.

Las celebraciones comenzaron en el exterior de la fábrica del 787 en Everett y con el avión ZA002 pintado con la librea de ANA en exhibición.

Ejecutivos y empleados de Boeing y ANA, socios y autoridades asistieron a la ceremonia de entrega a la que posteriormente se unió el avión número 24, pintado con una librea especial. El despegue del avión desde Paine Field hacia Tokio tuvo lugar al día siguiente.

“ANA ha sido un socio valiosísimo desde el primer día” dijo Fancher. “A lo largo de todo el duro trabajo y los desafíos que hemos tenido que afrontar, nunca perdimos de vista el compromiso con nuestro cliente. Estamos seguros que los clientes de ANA van a adorar este avión”.



B787 Dreamliner.

El Boeing 787 Dreamliner es un avión comercial absolutamente nuevo que ofrece nuevos estándares de eficiencia a las aerolíneas y de comodidad a los pasajeros. Se trata del primer avión de tamaño medio capaz de volar rutas de largo alcance, lo que permite a las aerolíneas abrir nuevas rutas sin escalas, las preferidas por los viajeros.

Los materiales compuestos, más sistemas eléctricos, su avanzada aerodinámica y motores más modernos, convierten al 787 en el avión más eficiente y con los costes operativos más bajos. Los pasajeros disfrutarán un aire más limpio dentro del avión, más humedad y una menor altitud de cabina, lo que les permitirá llegar más frescos a sus destinos. Una de las novedades que incorpora el 787 son ventanas más grandes y persianas electrocrómicas, así como compartimentos para el equipaje más grandes e iluminación LED.

El Dreamliner 787 da alas a Boeing. El proyecto estrella del constructor norteamericano es el competidor directo del A350 de su rival europeo Airbus en el transporte de un gran número de pasajeros sobre largas distancias. Cuesta algo más de 137 millones de euros. Boeing ya ha recibido 821 pedidos.

Los responsables de la aerolínea japonesa All Nippon Airlines han recibido al fin las esperadas llaves del primer B787. “Hoy va a ser recordado como uno de los días más importantes en la historia de la compañía Boeing y en la historia de la aviación comercial. Y sé que hoy, 26 de septiembre, será siempre recordado como el amanecer de un nuevo día en la aviación”, dijo Jim Albaugh.

Air France comprará 60 aviones a Airbus y otros 50 a Boeing

FINALMENTE, el grupo aeronáutico Air France-KLM ha decidido adquirir 110 aviones, sesenta A350 XWB a Airbus y cincuenta B787 Dreamliner a Boeing. De ellos, cincuenta -25 a cada una de las constructoras- son pedidos en firme y sesenta -35 a Airbus y 25 a Boeing- son opciones de compra, según anunció la aerolínea.

El importe de los mismos se eleva, según precio de catálogo, a 19.500 millones de euros y los irá incorporando entre 2016 y 2018 a su flota de largo alcance.

El constructor aeronáutico europeo Airbus saludó con entusiasmo el anuncio del grupo Air France-KLM de su intención de adquirir aviones A350 XWB, de los que 25 A350XWB-900 se formalizarán en breve. “Es un honor para nosotros que nuestros nuevos y super eficientes A350XWB contribuyan al éxito a largo plazo de Air France-KLM”, declaró John Leahy, director del Área de Clientes de Airbus. “El incomparable ahorro que ofrece el A350 XWB, así como sus credenciales medioambientales, lo convierten en el pilar central de la flota de largo recorrido del grupo y es un testimonio de confianza en nuestra marca y en nuestros productos”, añadió.

La Familia A350 XWB es un nuevo producto de largo alcance disponible en tres versiones y con capacidad desde 270 a 350 pasajeros en tres configuraciones típicas y un alcance de 15.742 kilómetros / 8.500 millas náuticas.

Actualmente, el grupo Air France-KLM opera una flota de 191 aviones Airbus formada por seis A380, 26 A330, 15 A340, 24 A321, 58 A320, 44 A319 y 18 A318. Con este nuevo pedido, Air France-KLM se une al cada vez mayor número de operadores cuyas flotas cuentan como mínimo con un modelo de cada una de las familias Airbus.

Los pedidos del A350 XWB hasta finales de agosto ascienden a 567 pedidos en firme de 35 clientes.

Por su parte, en un comunicado fechado en París, el constructor aeronáutico estadounidense celebró la decisión del grupo Air France-KLM de elegir el 787 Dreamliner como parte de su flota de largo alcance. “Estamos orgullosos de ser una parte importante en el proceso de renovación de flota de Air France-KLM”, dijo Jim Albaugh, presidente y CEO de Boeing Commercial Airplanes.

“El 787 Dreamliner añade gran valor a las dos aerolíneas y va a ser un complemento perfecto para sus flotas de aviones de fuselaje ancho de Boeing. Estamos deseando finalizar el acuerdo”, agregó.

El Boeing 787 Dreamliner es un avión totalmente nuevo que ofrece nuevos niveles de eficiencia a las aerolíneas y de comodidad a los pasajeros. El avión tiene ventanas más grandes que cualquier otro avión, menor altitud de cabina y un ambiente más limpio, lo que permite que los pasajeros lleguen a sus destinos mucho más frescos.

Nunca un avión de doble pasillo se ha vendido tan rápidamente en la historia de la aviación. El 787 cuenta con más de 800 pedidos de 56 clientes alrededor del mundo, sin incluir el anuncio de Air France-KLM.

El grupo Air France-KLM es un cliente muy valorado por Boeing desde hace muchos años y opera una flota de 188 aviones Boeing. Boeing espera finalizar los detalles del acuerdo a final del año, momento en el que será publicado en su página de pedidos y entregas.



A350XWB.